



## CONDICIONES PERSONALES Y AMBIENTALES DE LOS CONDUCTORES DE BUSES DE MEDELLÍN RELACIONADAS CON EL CONSUMO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

**Gustavo Adolfo Calderón Vallejo**

Sociólogo. Magister Estudios Urbano Regionales

Docente Programa de Psicología FUNLAM

Integrante del Grupo en Farmacodependencia

**Maryory Lindey Abello Londoño**

Trabajadora Social

Especialista en Farmacodependencia FUNLAM

### RESUMEN

El escrito es producto de un estudio realizado en la Fundación Universitaria Luis Amigó, Facultad de Psicología, por el Grupo de investigación en farmacodependencia en el año 2012, denominado: Consumo de sustancias psicoactivas en conductores de buses del sector de transporte público de Medellín. En él, además de describir las drogas más consumidas, se presentan las prevalencias de consumo y los posibles factores de riesgo. Es un estudio descriptivo, con muestreo probabilístico de los conductores de la ciudad de Medellín. Con aplicación de encuesta y análisis estadístico mediante el programa SPSS. Entre los resultados se destaca un consumo alto de cigarrillo, alcohol y marihuana, lo que puede estar relacionado con sus largas jornadas, pocas horas de sueño, situación de estrés, condiciones de peligro en los viajes y delincuencia en sus terminales y en las rutas.

**Palabras Claves:** Factores de riesgos, conductores de buses, consumo de sustancias psicoactivas.

### Introducción

Como fenómeno universal, el consumo de sustancias psicoactivas por parte de una porción de la población laboral, es reconocido en prácticamente todos los países y ha sido constatado por la Organización Internacional del trabajo, como un problema de salud pública que tiene efectos nocivos no solo en el rendimiento laboral de los trabajadores, sino en todas las esferas de las

empresas y de otro lado, afecta los recursos de la salud de los estados y en lo micro social la dinámica familiar de todos los miembros (disminución del ingreso, estrés y desestructuración familiar) e incide particularmente en las condición psicofísica de los sujetos.

Pero además, los consumos de sustancias legales o ilegales están catalogados por la Organización Mundial de la Salud (2010) como un problema de salud pública, es un fenómeno universal y multicausal (Otero, 2011) en todos los estamentos poblacionales de las sociedades y de todos los estratos socioeconómicos, es así como el sector laboral está siendo afectado por esta situación.

También, la Organización Internacional del Trabajo (1988) indica que el consumo de sustancias psicoactivas es un problema que aqueja a un número importante de trabajadores y que se explica por la existencia de factores laborales, personales, familiares y sociales, por dicha razón el organismo se ha trazado políticas que se orientan a prevenir el consumo nocivo de drogas y alcohol en los lugares de trabajo, reconociendo que es un problema sanitario como cualquier otro, también afirma que es una problemática que afecta el rendimiento laboral, perjudica directamente al trabajador, la seguridad de quienes trabajan con él, ocasiona elevado costo para la producción y genera lesiones y enfermedades relacionadas. También estima que las lesiones relacionadas con drogas y alcohol suponen entre el 15 y un 30 % del total de accidentes en el trabajo. En los trabajadores la accidentalidad es tres veces mayor y un tercio está relacionado con daños mortales.

En lo tocante a las referencias internacionales, son reconocidos los estudios españoles, como el realizado en la Encuesta domiciliaria por el Plan nacional de drogas de España (2005), donde se muestra que un 90% de la población laboral ha tomado bebidas alcohólicas en los últimos doce meses, el 12% de los trabajadores toman con niveles que se consideran con riesgo para la salud y el 26% de los que toman han presentado problemas derivados por el consumo de alcohol.

Con respecto a la droga ilegal más consumida, que es la marihuana, el 34% lo han hecho en los últimos doce meses y el 10% de los trabajadores

refiere su consumo habitual de 3 a 7 veces por semana. En cuanto a sexo consumen con más frecuencia los varones y entre ellos predominan los de 16 a 34 años (Navarro J. 2006).

En Colombia el Ministerio de la Protección Social expidió la Resolución 0038 del 9 de julio de 2010 en la que determina y da instrucciones de obligatoriedad, para el mantenimiento de espacios libres de humo y de sustancias psicoactivas en las empresas, argumentando que el consumo de estas sustancias tanto lícitas como ilícitas es un problema de salud ocupacional que las empresas deben prevenir; por eso se deben preparar programas para evitar el consumo de psicoactivos entre los gremios de la salud, transporte, finanzas y construcción.

El impacto por el consumo de sustancias psicoactivas es de mucha importancia por causar absentismo, incapacidades para trabajar, accidentes en las empresas, disminución en la productividad y ocasionar enfermedades a los trabajadores. Las acciones deben ser: primero el conocimiento diagnóstico real sobre la dimensión del problema, luego el empleo de políticas preventivas y de minimización de los riesgos y por último el apoyo directo a la población laboral ya afectada hasta su rehabilitación.

En el caso específico de reflexión, el consumo de sustancias psicoactivas en conductores de servicio público, es un problemática de interés, porque tiene que ver con la dinámica de movilidad urbana y con la integridad no solo de los conductores, sino de toda la población.

De otro lado, en el caso Colombiano, se debe referenciar un estudio realizado por el Ministerio de la Protección Social (2010), en donde afirma que Colombia representa el 5 % del riesgo de abuso en el mundo, entre la población laboral.

Pero además, en el mismo estudio se afirma, que los abusadores del alcohol tienen el doble de accidentes laborales que su grupo de comparación, ajustando por edad, sexo, etnicidad y clase de trabajo.

Así mismo, los trabajadores que abusan de las drogas en Colombia tienen 3 a 4 veces más accidentes que el resto de trabajadores. Se atribuye al abuso de alcohol el 40% de las muertes industriales y el 47% de las lesiones en el ámbito industrial, el ausentismo es 2,5 veces mayor que el registrado en los no consumidores.

Sobre esos consumos en un sector laboral decisivo para el desarrollo y para la movilidad de los conciudadanos, como lo es el de los transportadores urbanos de pasajeros; se puede afirmar que ellos comparten en cuanto a riesgos y efectos laborales y personales los factores comunes para los trabajadores colombianos, pero tiene un especial significado, por las consecuencias que pueden tener sus consumos abusivos en la accidentalidad vial y las consecuencias en la integridad física y mental de los usuarios del transporte.

En cuanto a la normatividad, las leyes Colombianas son claras al respecto: La ley 1383 de 2012 habla sobre conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, el cual atiende lo establecido en el artículo 151 y 152 del código Nacional de Tránsito Terrestre. Se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En cuanto al fumador el Artículo 132 del mismo código dice, el conductor de servicio público de transporte de pasajeros que sea sorprendido fumando mientras conduce se hará acreedor a una sanción de diez (10) salarios mínimos legales diarios vigentes y de asistir a un curso de seguridad vial. Pero la realidad muestra, que estas normas son quebrantadas por conductores que tienen unos factores de riesgo que se describen en artículo (Código Nacional de Tránsito Terrestre, 2012).

En relación a la temática se encuentra un estudio reciente de Molina, Suárez y Arango (2011), sobre nivel de riesgo de consumo de alcohol en trabajadores de una empresa de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Medellín, concluyen sobre la necesidad de divulgar y vigilar el cumplimiento de la normativa existente en relación al consumo de sustancias psicoactivas en los conductores, fomentar un mayor compromiso por parte de las empresas en aras de garantizar condiciones de bienestar y seguridad a la

población económicamente activa, a través de la realización de acciones de prevención del consumo y de la promoción de hábitos saludables.

Para concretar, el estudio busca identificar factores de riesgo al consumo de sustancias psicoactivas en los conductores del buses de pasajeros, con la intención de que a partir de sus resultados se puedan generar lineamientos preventivos para ese sector laboral; se observó desde la exploración que es una población con niveles altos de exigencia laboral, con difíciles condiciones de trabajo y expuestos a posibles consumos sustancias psicoactivas. Concordante con lo anterior, Arza (1999) expresa que las condiciones de trabajo aparecen frecuentemente como uno de los factores de riesgo que influyen en el consumo de sustancias psicoactivas.

### **Metodología**

Se realizó un estudio cuantitativo, en el que se presentan descriptivamente variables que pueden presentar posibles riesgos que lleven al consumo de sustancias psicoactiva y se indican las drogas más consumidas y su magnitud.

La población la constituyeron 309 conductores de buses de pasajeros de las distintas zonas en que está distribuido Medellín, ellos fueron elegidos mediante un muestreo representativo, con una confidencialidad del 95% y un error del 5%.

Se consideraron conductores mayores de edad, de cualquier condición económica y que estuviesen laborando al momento del estudio. La información fue recogida mediante encuesta probada y validada por expertos, durante los meses de septiembre y octubre.

La información se tabuló en hoja de cálculo Excel y para el análisis se utilizó el programa SPSS versión 18. Se aplicaron mediciones para encontrar prevalencias de consumo y se realizaron análisis descriptivos mediante distribución de frecuencias.

### **Lo hallado en algunos conductores de Medellín**

Encuestados 309 conductores de buses, por muestreo aleatorio en 12 empresas de distintas zonas de Medellín, se encontró con respecto a la edad que los conductores por razones de exigencias laborales, todos son mayores de edad, pero el dato relevante para el estudio es que la gran mayoría son jóvenes en un rango de 18 y 30 años, además en cuanto al sexo, la totalidad son hombres.

De otra parte, es un sector laboral en el que trabajan personas ubicadas en los estratos socioeconómicos de menor rango, mayoritariamente de estrato 2 (54.0%) un poco menos de la tercera parte de estrato 3 (31.7%) y más de una décima parte de estrato 1 (12.3%). Pero además de ser una población predominantemente joven y de sexo masculino, es un sector conformado por personas casadas o en unión libre en un 78.3%.

En cuanto al nivel educativo, la población de conductores tiene el 64.4% de secundaria completa o incompleta y el 28.8% solo alcanzó primaria, no se encontró nivel universitario.

Pero también, más de la cuarta parte dice llevar de 1 a 5 años conduciendo y la mitad llevan entre 1 y 15 años, lo que los ubica como una población joven, pero también es de resaltar que un 18% tiene más de 20 años de trabajo como conductores.

Pero además, como dato fundamental de riesgo por la actividad que realizan, está el hecho que una gran mayoría dice dormir 5 horas o menos por día, esto es el 54.4%.

Otro dato destacado en los conductores encuestados de Medellín, es que la absoluta mayoría (92%) dicen trabajar más de 48 horas semanales, por lo regular trabajan hasta 12 horas por día.

Igualmente, los conductores expresan sentirse estresados en su jornada laboral, en algún grado en un 92.3%. Pero con niveles que se pueden considerar altos de estrés en un 65.1% (moderado o muy estresado).

Dentro de las variables ambientales se exploró, si existe algún tipo de riesgo al conducir en cada una de las rutas, la mayoría afirmaron que si (81.6%), y dentro de las diversidades de riesgos mencionadas, el mayor porcentaje es el riesgo de accidentalidad (40.4%) y el riesgo de inseguridad y violencia (31.4%).

Un hallazgo a tener en cuenta, por el riesgo en la actividad que realizan donde están involucrados pasajeros, es el alto porcentaje: 27% de conductores que dicen haber consumido alcohol u otra sustancia durante su jornada de trabajo, esto es más de una cuarta parte de los encuestados.

Con relación al tipo de sustancias psicoactiva más consumida en horas laborales, es de destacar que el cigarrillo tiene el 23,6%, le sigue el alcohol con el 15,2%, la marihuana con el 6,5%, las otras sustancias presentan porcentajes bajos. Menos de la mitad 42% de los encuestados, admiten que si existe consumo de sustancias psicoactivas entre sus compañeros en horas laborales, sobre todo en los terminales de buses y mientras esperan la salida hacia la ruta.

## Discusión

Los datos socio demográficos de la encuesta proporcionan elementos importantes para identificar factores de riesgos que pueden incidir en el consumo de sustancias psicoactivas; Se destaca, que la población encuestada es mayoritariamente masculina, dicha población tiende a ser más consumidora sobre todo en el sector estudiado Bastidas (2002), Pareja, Jurado y Giménez (2004); es una población ubicada en los estratos socioeconómicos 1, 2 y más de la cuarta parte en el estrato 3, esto se puede considerar como un factor de riesgo, por las pocas oportunidades que el medio laboral ofrece y las condiciones económicas desventajosas; aunque se debe aceptar que el consumo de sustancias psicoactivas se presenta en todos los estratos socioeconómicos, la historia de pobreza es factor de riesgo porque produce insatisfacción ante la imposibilidad de suplir necesidades básicas Webb, Redman, Hennrikus, Rostas y Sanson (1990), esto unido al bajo grado de escolaridad, que no concuerda con las exigencias del mercado laboral en el presente, Ramírez, Marínez y Asúnsolo (2011), al igual que se reducen las

capacidades de la persona para tomar decisiones adecuadas, relacionarse con su medio y desarrollar alternativas que contribuyan a su crecimiento personal, (Mesa 2003).

Otro de los factores de riesgos de importancia, son las jornadas laborales muy altas, unido al poco tiempo para dormir, lo que causa desgaste físico y posibles enfermedades asociadas, como alto nivel de estrés que puede ser causado por las muchas horas de trabajo, en concordancia por lo investigado por Moore, Sikora, Grunberg y Greenberg (2007), García (2011), Molina, Suárez y Arango (2011), la dificultad de encontrarse trabajado en sitios de mucho riesgo social (terminales de transporte) dominados por bandas delincuenciales, en esta caso en Medellín, se confirmó que los conductores están expuestos a robos, extorciones por grupos armados y a toda clase de vandalismo.

Se puede afirmar, que el consumo de sustancias psicoactivas, es en sí un factor de riesgo en el desempeño laboral y específicamente en la conducción de vehículos de pasajeros, porque las drogas actúan sobre el cerebro y pueden alterar la percepción, la cognición, la atención, el equilibrio, la coordinación, el tiempo de reacción como facultades requeridas para conducir de manera segura. Los efectos de cada droga específica difieren dependiendo de su mecanismo de acción, la cantidad consumida, el historial del usuario y otros factores, Castaño (2003), los cuales son responsables de accidentes, inciden en el rendimiento laboral, la aparición de enfermedades y mayor ausentismo. NIDA (2011).

En cuanto a las sustancias más consumidas por los conductores, la investigación arrojó que el 88,6% ha consumido alguna vez alcohol, al igual el cigarrillo 53,7% y la marihuana 24, 6% lo cual coincide con Mesa (2003) en consumos alguna vez en la vida, con datos del 83% alcohol, seguido del cigarrillo con el 36%, y la marihuana con el 6%, lo que se muestra con respecto a este estudio, es que el consumo puede estar en aumento, con una variación importante de marihuana, es decir, que a medida que transcurre el tiempo aumenta el consumo de alcohol, cigarrillo y marihuana en los conductores de servicio público de pasajeros de Medellín.



En forma específica, con respecto al consumo en horas laborales, una cuarta parte de los conductores fuman en sus lugares de trabajo, especialmente en las terminales de las rutas, lo que muestra una población con alto riesgo de padecer de enfermedades físicas, el solo hecho fumar acelera el pulso, se contrae las arterias y el corazón incrementa su esfuerzo, aunque no pareciera que vaya afectar de forma importante el comportamiento de los individuos, en el trabajo a mediano y largo plazo produce efectos adversos, Cabrero, Posé y Luna (2002); igualmente Hinestroza (2009) en estudio efectuado en Pereira con conductores de buses, muestra que un 13% de ellos fuman, comprobando la dificultad con relación al cigarrillo como generadora en las enfermedades cardiovasculares y respiratorias.

Pero además, el consumo de cigarrillo mientras se conduce, también es un factor de distracción que puede aumentar el riesgo de tener accidentes de tránsito, los conductores fumadores tienen hasta 1,5% más probabilidad de tener un accidente, la distracción al fumar se asocia, entre otras, a la disminución de la habilidad manual con el volante, a la reducción de la atención en la carretera (al encender y apagar el cigarrillo o a la irritación en los ojos provocada por el monóxido de carbono), como también para los pasajeros por la inhalación de sustancias tóxicas e irritantes, según lo investigado por Curto, Martínez y Fernández (2011). Se encontró un 2,6% de incumplimiento en el trabajo por consumo de cigarrillo, quizás relacionado con enfermedades producidas por el consumo.

En el estudio, el consumo de alcohol se ubica en segundo lugar en las prevalencias, en un 15,2%, niveles mucho más bajos que los hallados en Cuba con Garcell, Quesada, Ternblom, García, y Sandoval (2006) en el cual mostró que el 23,4% de los conductores de autobuses fueron considerados alcohólicos, el 30,5% con riesgo de alcoholismo, aunque son cifras mucho más elevadas evidencian la relación con el consumo de alcohol. El alcohol es una de las sustancias, que al igual que el tabaco goza de reconocimiento legal, pero es así mismo uno de los mayores consumos en la población estudiada y la de mayor accidentalidad, es un factor de riesgo fuertemente asociado a los accidentes de tránsito, producen lesionados y fallecidos, Guanche, Martínez y Gutiérrez (2007).

Pero además, teniendo en cuenta que el alcohol afecta la concentración, la percepción, el tiempo de reacción, la visión y la precisión para reaccionar ante eventualidades, entre muchos efectos, los conductores no se encuentran aptos para laborar bajo efectos de alcohol, Ríos (2003); Además, se agrega el incumplimiento en las responsabilidades laborales en un 6,8%, lo que quiere decir que el ausentismo es evidente en conductores que consumen alcohol, en concordancia con Mesa (2003).

De otra parte, el consumo de marihuana alguna vez en la vida se ubica en un tercer lugar con el 6,5%, es una sustancia que presenta grandes riesgos en los conductores porque inicialmente, a dosis bajas, produce sensaciones placenteras de calma y bienestar, desinhibición, locuacidad y alteraciones de la percepción temporal y/o sensorial, seguido de falta de interés en el individuo, unido a una frecuente disminución en la capacidad de concentración, lo que quiere decir que en el ejercicio de la labor de conducir, es una sustancia que puede coadyuvar a producir accidentes. En el estudio Cabrero, et al. (2002) evaluó los niveles de consumo de drogas ilícitas en las que se incluye la marihuana, en un 3 y 4 %, específicamente en sector transportador y sólo 1 y 2 % han tenido problemas en el trabajo como consecuencia del consumo.

Por lo anterior se expresa que, el identificar y enfrentar los factores de riesgos personales y laborales que ocasionan el consumo de sustancias psicoactivas por parte de conductores, es no solo un deber de las empresas y los gobiernos desde las políticas laborales y de salud, sino un deber y derecho de los trabajadores a lograr educación sobre este aspecto y en ganar niveles de conciencia sobre las consecuencias de las conductas abusivas de consumo que en ocasiones pueden generar dependencias.

## Conclusiones

Se puede concluir que, la población de conductores de transporte público de Medellín presentan una serie de factores de riesgo entre los que se deben relacionar los siguientes: Es una población en condiciones laborales y económicas muy desventajosas, socioeconómicamente en ellos predomina el estrato 2 y tienen vida de pareja estable en su mayoría (casados y unión libre), lo que debe representar responsabilidad familiar. A los conductores les

corresponde trabajar en sitios de mucho riesgo social, terminales de transporte dominadas por bandas y rodeadas por delincuencia común, unido al estrés por las largas jornadas de un trabajo de mucha exigencia psicofísica, con pocas horas de sueño, lo que impide un adecuado descanso, tienen en su oficio poca posibilidad de ascenso social, a lo que se le agrega niveles educativos muy bajos; con muchos riesgos en las rutas, entre ellos la accidentalidad y delincuencia. Todos estas situaciones pueden estar asociados con los consumos de sustancias psicoactivas encontrados, en especial de tabaco, alcohol y marihuana.

De otra parte, no se encontraron programas estructurados de prevención, en algunos casos por parte de las empresas se les indica la existencia del riesgo de consumir droga e incluso se les coloca como prohibitivo, pues da expulsión del trabajo, pero en las rutas en las que se recogió la información no hay control, ni evaluación periódica de los consumos de sustancias psicoactivas.

Los factores riesgos no sólo afectan la calidad de vida de los conductores, sino también influye significativamente en las relaciones familiares, laborales y en la seguridad ciudadana, lo que merece especial atención. A modo de recomendación, se debe contribuir en la vigilancia y divulgación de la normatividad en relación con el consumo de sustancias psicoactivas a los conductores, con el compromiso activo por parte de la empresa a través de control y sobre todo en la ejecución de programas preventivos que fomenten condiciones de bienestar y seguridad de la población y de los individuos en particular. También reconsiderar las jornadas de 12 horas trabajo, para evitar el desgaste físico y psicológico extremo de los conductores.

## REFERENCIAS

- Bastida, N. (2002). Problemas laborales asociados al consumo de alcohol. *Adicciones*, 14: 239-249. Recuperado el 20 de Septiembre de 2012 en <http://www.adicciones.es/files/bastida.16.pdf>.
- Cabrero, E., Posé, E. y Luna, A. (2002). El abordaje de las drogodependencias en el mundo laboral. Experiencia en el sector del transporte. En <http://www.scsmt.cat/Upload/Documents/2/1/219.pdf>

- Castaño, G. (2003). El control de drogas en orina/saliva en los lugares de trabajo. Medellín: Fundación universitaria Luis amigó.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre (2012). Ministerio de Transporte. Bogotá: República de Colombia.
- Curto, A., Martínez, J. y Fernández, E. (2011). Consumo de tabaco y exposición al humo ambiental en vehículos: un estudio transversal. Recuperado el 6 de Diciembre de 2012. En [www.apta-aragon.org/download/130/](http://www.apta-aragon.org/download/130/).
- García, Z. (2011). Relación entre el estrés laboral y el uso de sustancias. Recuperado el 10 de septiembre de 2012. En <http://www.gestiopolis.com/organizacion-talento-2/relacion-estres-laboral-uso-de-sustancias.htm#mas-autor>.
- Garcell, H., Quesada, C., Ternblom, C., García, F. y Sandoval R. (2006). Alcoholismo en conductores de autobús. *Gaceta Sanitaria*; 20(6): 513-14.
- Guanche, H., Martínez, C. y Gutiérrez, F. (2007). Efectos del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores. La Habana. *Revista cubana de salud pública*, V 33 (001)
- Hinestroza, J. (2009). Riesgo cardiovascular en conductores de servicio público intermunicipal. <http://repositorio.utp.edu.co/dspace/bitstream/11059/1371/1/61612H662.pdf>
- Mesa, L. (2003). Características del consumo de sustancias psicoactivas en conductores y alistadores de la cooperativa de transportadores de San Antonio Cootrasana. Medellín. Tesis de pregrado no publicada. Universidad de Antioquia. Medellín Colombia.
- Ministerio de Protección Social, Dirección Nacional de Estupeficientes. Estudio nacional de consumo de sustancias psicoactivas en Colombia (2008). Bogotá D.C: Editora Guadalupe S.A.
- Ministerio de la Protección Social (2010). Situación de consumo en población económicamente activa. Bogotá: República de Colombia.
- Molina, C., Suárez, A. y Arango, C. (2011). Nivel de riesgo de consumo de alcohol en trabajadores de una empresa de servicio de transporte público urbano de la ciudad de Medellín. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública* 2011; 29(4): 411-418
- Moore S, Sikora P, Grunberg L, Greenberg E. (2007). Work stress and alcohol use: Examining the tension-reduction model as a function of worker's parent's alcohol use. *Addictive Behaviors*; 32(12): 3114-21.
- Navarro J. 2006. La incidencia de las drogas en el mundo laboral de la Comunidad de Madrid 2006. Observatorio Drogodependencias. Agencia Antidroga. Comunidad de Madrid.
- NIDA. 2011. Serie de publicaciones del NIDA. ¿Qué significa conducir bajo la influencia de las drogas? Tomada marzo 9 de 2012. En <http://www.drugabuse.gov/es/publicaciones/infofacts/conducir-bajo-la-influencia-de-las-drogas>.
- Organización Internacional del Trabajo OIT (1988). Iniciativas en el lugar de trabajo para prevenir y reducir los problemas causados por el consumo de drogas y de alcohol. Ginebra.
- Organización Mundial de la Salud (2010). Reducir el uso nocivo de alcohol una medida beneficiosa para la salud y para la comunidad. Ginebra. Disponible en [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA63/A63\\_13-sp.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA63/A63_13-sp.pdf).
- Otero, C. (2011). Drogodependencias en el lugar de trabajo. Pautas generales de intervención desde la medicina del trabajo. *Medicina y seguridad del trabajo*, 53 (1). Recuperado el 28 de agosto de 2012, en [http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000500010&script=sci\\_arttext](http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000500010&script=sci_arttext)

- Pareja, C., Jurado, C. y Giménez, M. (2007). Incidencia del alcohol etílico y sustancias psicoactivas en las muertes acaecidas por accidentes de tráfico en l sur de España en el 2004. *Rev. Toxicol.* 24: 42-44
- Plan Nacional sobre Drogas. (2005). Encuesta Domiciliaria sobre Uso de Drogas. Madrid.
- Ramírez, D., Marínez, K. y Asúnsolo, A. (2011). Abuso de alcohol en el medio laboral, factores de riesgo para el consumo, e instrumentos de valoración aplicables en la vigilancia de la salud. Madrid. *Medicina y seguridad del trabajo* 57 (224). Recuperado el 9 de noviembre de 2012 en [http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000300002&script=sci\\_arttext](http://scielo.isciii.es/scielo.php?pid=S0465-546X2011000300002&script=sci_arttext)
- Ríos, J. (2003). Consumo de alcohol en el medio laboral consecuencia para el trabajador y el empleador. Medellín. Fundación universitaria Luis Amigo.
- Webb, G., Redman, S., Hennrikus, D., Rostas, J. y Sanson R. (1990). The prevalence and sociodemographic correlates of high-risk and problem drinking at an industrial worksite. *British Journal of Addiction.* 1990; 85: 495-507.